Nr 8 (30)

za KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK TRZECI | Warszawa 1 — 15 maja 1950 | CENA 25 zł

NIECH ŻYJE 1 MAJA

MOTORYZACJA W SŁUŻBIE KLASY ROBOTNICZEJ

— TECHNICY I INŻYNIEROWIE — ROZWIJAJCIE POLSKĄ TECHNIKĘ, SZERZEJ KORZYSTAJCIE Z OSIĄGNIĘĆ NOWOCZESNEJ TECHNIKI RADZIECKIEJ, BUDUJCIE WRAZ Z KLASĄ ROBOTNICZĄ POTĘGĘ GOSPODARCZĄ POLSKI LUDOWEJ!

— TWÓRCZĄ PRACĄ POMNAŻAJMY SIŁĘ GOSPODARCZĄ I OBRONNĄ NASZEJ WYZWOLONEJ OJCZYZNY!

— METALOWCY — WIĘCEJ OBRABIAREK, WAGONÓW, LOKOMOTYW I TRAKTORÓW, NA KTÓRE CZEKA KRAJ!



Wyprodukowane w cynie 1-szo majowym samochody ciężarowe STAR 20 wzmocnią naszą motoryzację



Setki kilometrów nowych dróg to lepszy i sprawniejszy transport.



Tysiące młodzieży robotniczo-chłopskiej na kursach motorowych zapewnią motoryzacji fachową kadrę



Motoryzacja podnosi nie tylko dobrobyt narodu lecz również dopomaga do polepszenia zdrowotności

— oto bojowe hasła Komitetu Centralnego PZPR na 1 Maja 1950 r., które z pośród innych ogłoszonych z okazji wielkiego święta wszystkich ludzi pracy, znalazły szczególny oddźwięk wśród pracowników polskiej motoryzacji.

Pod tymi hasłami stanęła motoryzacja do wielkiego przeglądu sił całej klasy robotniczej. W 1-szo majowej defiladzie zademonstrowała ona mocno nierozerwalną więź łączącą ją z masami robotniczo - chłopskimi naszego kraju. Z masami dla których dziś pracuje i którym ułatwia szybszy rozwój i postęp.

NA równi z przodującymi w kraju robotnikami: górnikami i hutnikami, włączyli się już pracownicy polskiej motoryzacji do socjalistycznego współzawodnictwa pracy. Dzięki niemu zarówno kierowcy, jak i warsztatowcy, robotnicy przemysłu motoryzacyjnego i transportowcy uzyskali jeszcze lepsze wyniki swej pracy. Rozwinęliśmy szeroko nowatorstwo i racjonalizatorstwo w produkcji, w warsztatach mechanicznych i na placówkach transportu samochodowego. Wyrosły nowe kadry pracowników motoryzacji, powstaje nowa inteligencja techniczna dzięki opiece jaką państwo roztoczyło nad najzdolniejszą młodzieżą robotniczo - chłopską. Stworzone zostało w ten sposób silne zaplecze dla postępowej mechanizacji rolnictwa, dla rozbudowy transportu samochodowego miast i wsi oraz dla naszej potężnej zmotoryzowanej armii — Odrodzonego Wojska Polskiego.

Powstał nowy typ pracownika transportu odpowiedzialnego w pełni za powierzony mu olbrzymi wspólny nasz majątek. Pracownika, kroczącego ramię przy ramieniu z najlepszymi synami naszej ludowej Ojczyzny; świadomego w pełni ogromnej roli i zadań polskiej klasy robotniczej. Minęły już bezpowrotnie lata, w których do „obowiązków" kierowcy należało w pierwszym rzędzie zręczne otwieranie drzwi samochodów jaśniepańskich i dygnitarskich. Sanacja bowiem, która bała się panicznie wzrostu poziomu technicznego, dającego siłę naszej klasie robotniczej, spychała często kierowcę do roli lokaja, a motoryzację wykorzystywała jedynie dla własnych egoistycznych celów.

Dziś postęp i wzrost techniczny mas ludu pracującego służy jego własnym interesom. Staje się ważnym, wprost niezodownym środkiem do lepszego i szybszego wykonania naszych planów gospodarczych.

Rozumie to i ocenia każdy z nas, pracowników motoryzacji. To też z chwilą, gdy weszliśmy w 1-szy rok planu 6-letniego planu, który oznacza pokój, dobrobyt i socjalizm — przedterminowe wykonanie tego planu będzie naszą godną i jedynie słuszną odpowiedzią na niepoczytalne potrząsanie bombą atomową anglosaskiego imperializmu.

WYSIŁKIEM TWÓRCZYM — PRACĄ PRZYCZYNIMY SIĘ DO SZYBSZEGO ZWYCIĘSTWA ŚWIATOWEGO OBOZU POSTĘPU I POKOJU.



Ludowe Wojsko Polskie stojące na straży naszego budującego [illegible] wraz z całą klasą robotniczą wielkie święto mas pracujących [illegible] lata. Służba samochodowa oparta na bazie naszeg potężnego przemysłu ze spokojem patrzy w przyszłość.



Czynem pierwszomajowym udowodnili kierowcy polscy swoje wysokie polityczne i społeczne wyrobienie. Dążą oni wraz z całą klasą robotniczą do wzmocnienia siły gospodaczej i obronnej naszego kraju, do przekroczenia norm współzawodnictwa, do wzmożenia sił obozu pokoju i postępu, któremu przewodzi niezwyciężony Związek Radziecki



Serię specjalnych motocykli raidowych wyprodukowali pracownicy KZW Met Nr. 1. Nowe SHL-ki przyjęte zostały z entuzjazmem przez wszystkich zwolenników motoryzacji. Przekazanie nowych motocykli w dniu 1 maja 1950 r. stało się jeszcze jedną manifestacją prężności naszego młodego przemysłu motoryzacyjnego.



Wieś postępowa i nowoczesna to lepsza przyszłość naszej ojczyzny

Święto klasy robotniczej przeglądem sił postępu

JUŻ po raz sześćdziesiąty obchodzą swe wielkie święto miliony ludzi pracy całego świata. Po raz sześćdziesiąty dokonuje się doroczny, coraz wspanialszy z roku na rok, przegląd sił bojowych i zwartości mas pracujących wszystkich kontynentów i krajów, wszystkich ras i narodów. Gdy przed 60 laty międzynarodowy proletariat po raz pierwszy wyszedł na ulice, by zamanifestować swą wolę walki o wyzwolenie, by zamanifestować narodziny mocy, która zmieni oblicze świata i zmiecie stary porządek kapitalistycznego ustroju, siły jego były wówczas jeszcze nieliczne. Leczoto każdy następny dzień pierwszomajowy jakże dobitnie wykazywał niespotykany w historii wzrost sił klasy robotniczej, wiodącej wszystkich ludzi pracy do walki o wolność i socjalizm.

Minęło 60 lat. Dziś jesteśmy świadkami jak niesłychanie wzrosła potęga mas pracujących z klasą robotniczą na czele, jakże słuszną i pełną prawdy jest nauka Marksa, Engelsa, Lenina i Stalina.

Chyli się ku upadkowi stary świat kapitalistyczny, świat wyzysku, niewoli i nędzy. Na jego zaś gruzach powstaje świat nowy, świat dobrobytu ludzi pracy — świat socjalizmu.

Klasa robotnicza, która kiedyś przed laty była słaba i nieliczna wyrosła w potęgę i stała się również budowniczym nowego życia naszej ojczyzny, czerpiąc wzór i przykład z przodującego w świecie społeczeństwa socjalistycznego. Cel, o który walczyły polskie masy pracujące, którego realizacji domagały się w dniach 1-majowych demonstracje, został ziszczony.

DZISIEJSZY dzień 1-majowy to szósty już z kolei w wolnym prawdziwie kraju. Witamy go z radością, dumni z wspaniałych sukcesów naszej ludowej ojczyzny, lecz jednocześnie witamy go, tak jak masy pracujące całego świata, jako dzień wzmożonej walki o pokój.

Jesteśmy pewni potęgi powszechnego, międzynarodowego obozu pokoju, w którego szeregach jednoczy się coraz więcej ludzi. Wiemy dobrze, że nie było dotąd w dziejach tak potężnej, tak zwartej i zorganizowanej siły. Osiągnięcia obozu pokoju są coraz poważniejsze i napawają wszystkich ludzi pokój miłujących wiarą w ostateczne zwycięstwo ich słusznej sprawy. Ale, z drugiej strony, widzimy, że imperialistyczni podżegacze wojenni, widząc niewątpliwe sukcesy obozu pokoju i jego moc, wpadają w coraz większą wściekłość i z coraz większą zaciekłością chcą zrealizować swe potworne plany ujarzmienia całej ludzkości. Widzimy, jak generałowie kapitalistycznych armii odbywają wojenne narady; widzimy, jak propaganda podżegaczy wojennych staje się coraz wścieklejsza; widzimy, jak gwałtownie rosną budżety wojenne państw agresywnego paktu atlantyckiego; widzimy, jak patron wojennych podżegaczy Truman poleca wydatkować nowe miliardy dolarów na zbrojenie.

Szajka kapitalistycznych zbrodniarzy, z imperialistami amerykańskimi na czele, gotuje nową światową rzeź. Mało im dotychczasowych zysków, mało im krwi i rozboju, mało im obozów śmierci! W ciągu zaledwie pięćdziesięciu lat już dwukrotnie wywołali oni wojnę na skalę światową. Dziś — dążą do trzeciej takiej wojny.

ALE na nieszczęście dla imperialistycznych zbójów świat nie stoi w miejscu tak jak oni tego pragną, lecz niepowstrzymanie kroczy ku postępowi. Świat dzisiejszy to już nie ten sam świat sprzed I czy choćby II wojny światowej. Dziś imperialiści nie zdołają tak łatwo jak dawniej wywołać wojennej zawieruchy, bo siły, które bronią przed nią świat są wielokroć potężniejsze niż były kiedykolwiek, bo siły te są wielokroć potężniejsze od sił zamętu i wojny.

Na czele światowego obozu pokoju stoi jego opoka — Związek Radziecki, najpotężniejsze państwo świata. Potęga ZSRR, jego wspaniałe osiągnięcia powojenne — oto główne przeszkody dla których podżegacze wojenni nie mogą spełnić swych zbrodniczych knowań.

Obok Związku Radzieckiego wiernie stoją na straży pokoju i o pokój walczą potężne Chiny Ludowe, budujące socjalizm kraje demokracji ludowej i wyrosłe z antyfaszystowskiego ruchu Niemcy Demokratyczne. Narody tych krajów, wyzwolone spod kapitalistycznego jarzma, budując dobrobyt i postęp, wnoszą wielki wkład w walkę o pokój.

Lecz nie tylko Związek Radziecki, nie tylko kraje wyzwolone od kapitalizmu stoją na straży pokoju i walczą o pokój. Front walki o pokój nie zna granic i przebiega wszędzie tam, gdzie toczy się walka o wolność.

Dlatego bojownikami pokoju są bohaterscy robotnicy Francji, Włoch, Belgii, Holandii i innych krajów kapitalistycznych, którzy odmawiają produkowania sprzętu wojennego, odmawiają wyładowania amerykańskich dostaw wojennych.

Dlatego bojownikami pokoju są ludy kolonialne, które wzmagają swą walkę wyzwoleńczą, przybliżając coraz bardziej chwilę uzyskania wolności, osłabiają siły imperialistów, walczą o pokój.

Dlatego coraz energiczniej protestują przeciwko wojnie i wyzyskowi amerykańscy robotnicy, ubodzy farmerzy, postępowi ludzie nauki, dla których podżegacze wojenni są równie wielkimi wrogami jak dla ludzi pracy wszystkich krajów.

Dzień 1 Maja, święto mas pracujących, święto międzynarodowej solidarności ludzi pracy, narody wyzwolone od kapitalizmu, kroczące z narodem radzieckim na czele ku postępowi, czczą Czynem Pierwszomajowym, wspaniałym twórczym wysiłkiem, wielkim wkładem w walkę o pokój.

Dzie' 1 Maja czczą masy pracujące krajów kapitalistycznych wzmożoną walką swobody demokratycznej, o niezawisłość narodową, o chleb, o pracę i prawa —walką, nierozerwalnie związaną z walką o pokój.

Dzień 1 Maja bohaterscy żołnierze Vietnamu, nieustraszeni partyzanci Indonezji, południowej Korei, Filipin, Burmy, Hiszpanii, Grecji i Malajów czczą wzmożoną walką o wolność. Ich sprawiedliwa walka to walka przeciwko niosącemu śmierć i niewolę imperializmowi. Ich walka — to walka o pokój.

Dzień 1 Maja — oto dzień, w którym masy ludowe całego świata dadzą godną odpowiedź imperialistycznym podżegaczom wojennym na ich podle plany ponownego podpalenia świata.

LUD polski, który za przykładem narodów radzieckich i z ich doświadczeń czerpiący, kroczy ku socjalizmowi, jest świadomy swej roli, jaką spełnia w światowym obozie pokoju. Wyrazem tej świadomości, wyrazem ukochania przez polskie masy pracujące sprawy pokoju i socjalizmu, był Czyn Pierwszomajowy, który ogarnął całe społeczeństwo. Więcej stali, więcej węgla, więcej maszyn, więcej materiału, więcej produktów rolnych, więcej wysiłku w budownictwo socjalizmu w naszym kraju — oto co polskie masy pracujące postanowiły dać swej ludowej ojczyźnie dla uczczenia wielkiego święta: oto co polskie masy pracujące dały dla sprawy pokoju.

Setki milionów ludzi całego świata z narodem radzieckim na czele zademonstrują w dniu 1 Maja powszechną wolę pokoju i będzie to groźnym ostrzeżeniem dla imperialistycznej bandy podżegaczy wojennych. 1 Maja, międzynarodowy przegląd sił pokoju potwierdzi jeszcze raz tę oczywistą prawdę: jeśli imperialiści ośmielą się rozpocząć wojnę, to obóz pokoju zakończy ją zwycięstwem socjalizmu na całym świecie.

Walka o pokój przybiera na sile, bojownicy pokoju wzmagają ją z każdym dniem, kierując się wskazaniami Józefa Stalina, który swym geniuszem wytyczył drogę ku zwycięstwu.

E. W. Banaszczyk.

1-szy maja w stolicy pokoju — Moskwie ...



Oczy całego świata zwrócone są w dniu 1 maja na stolicę Związku Radzieckiego Moskwę. Uroczystości na Placu Czerwonym, na którym wolne socjalistyczne społeczeństwo radzieckie manifestuje solidarność z masami pracującymi świata, stają się rok rocznie przeglądem najbardziej postępowych i twórczych sił ludzkości.

POLSKA i ŚWIAT za Kierownicy

AUTOBUS „SKODA 706 RO" W TABORZE PKS-u

Warszawa. W roku bieżącym tabor autobusowy PKS-u, składający się obecnie głównie z „Chaussonów" i „Fiatów", zasilony zostanie zakupionymi przez „MOTOZBYT" wozami produkcji czechosłowackiej. Chodzi tu o autobusy marki „Skoda 706 RO", zaopatrzone w silniki Diesla; 4-taktowe, 6-cylindrowe; chłodzone wodą; o mocy 145 KM przy 1.800 obr./min. Pojemność silnika: 11.781 cm³. Zużycie paliwa wynosi 30 litr na 100 km. Jeden wóz tej marki był w roku ubiegłym poddany przez PKS próbom eksploatacyjnym, o wobec dobrych rezultatów — zapadła decyzja dokonania pewnych przeróbek w odniesieniu do nadwozia, a mianowicie nieco innego rozmieszczenia drzwi oraz siedzeń w imię dostosowania tych wozów do naszych potrzeb i wymagań. Strona czechosłowacka wyraziła w zasadzie zgodę na dokonanie tych przeróbek i sprawa ta jest uzgadniana w szczegółach przez przedstawicieli „MOTOZBYTU" i PKS-u w Czechosłowacji.

W związku z koniecznością dokonania przeróbek oczekuje się, że autobusy „Skoda 706 RO" zaczną nadchodzić w III kwartale br.

ZSRR.

RADZIECKI WÓZ SPORTOWY

Moskwa. Na bazie samochodu „Gwiazda" buduje się obecnie w ZSRR. lekki wóz sportowy z silnikiem o pojemności 350 ccm³ i mocy 46 KM. Wóz ten posiada doskonałą karoserię o kształtach opływowych i rozwija szybkość do 95,6 km/godz. Skonstruowanie tego wozu jest dowodem wzrastającego zainteresowania automobilizmem sportowym w ZSRR.

CZECHOSŁOWACJA

DUŻY WZROST PODUKCJI I EKSPORTU

Praga. Przemysł motoryzacyjny w Czechosłowacji odbudował się i rozwinął po wojnie w nader szybkim tempie. Już w 1947 r. osiągnięto poziom produkcji najlepszych lat przedwojennych, obecnie zaś produkuje się przeszło dwa razy więcej samochodów osobowych niż przed wojną, a motocykli nawet pięć razy więcej. Ogromnie też rozwinął się eksport, zarówno procentowo, jak i w liczbach bezwzględnych. Przed wojną nie wywożono więcej niż 15% wyprodukowanych samochodów osobowych i 6% ciężarówek. Obecnie eksport wynosi 50%—60%, a w odniesieniu do samochodów osobowych nawet 70% całej produkcji. Eksport obejmuje też w coraz szerszym zakresie ciężarówki, które wywożone są również do krajów zachodnich. M. in. wozy „Praga" esportowane są do Belgii.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że gdy w okresie przedwojennym produkowano w Czechosłowacji aż 36 typów wozów (17 osobowych i 19 ciężarowych), to obecnie produkuje się dwa główne typy wozów osobowych i 4 ciężarowych — w sumie 6 typów. Plan 5-letni przewiduje dalszy wzrost produkcji samochodów o 15%, a motocykli i rowerów o 24%.

CZECHOSŁOWACJA POMAGA W MOTORYZACJI PAKISTANU

Nowa umowa handlowa między Czechosłowacją a Pakistanem, obejmująca wymianę towarową wartości 1 miljarda koron, przewiduje m. in., że Czechosłowacja dostarczy Pakistanowi znacznej ilości samochodów i ciągników. Bawiąca w Pradze delegacja handlowa Pakistanu zainteresowała się bardzo ciągnikami czechosłowackimi, które mają być pomocne w mechanizacji rolnictwa Pakistanu.



Sześć lat z Leninem

3)

WSPOMNIENIA KIEROWCY

Stałem na wpół odwrócony i patrzyłem na Włodzimierza Iljicza. Szybko zwróciłem głowę w kierunku strzału i zobaczyłem kobietę, tę samą, która przed godziną wypytywała mnie o Lenina. Stała teraz z lewej strony samochodu przy przednim skrzydle i celowała, jak zauważyłem, pod lewą łopatkę Włodzimierza Iljicza.

Zagrzmiał jeszcze jeden wystrzał. W mgnieniu oka wyłączyłem motor, wyrwałem zza pasa rewolwer i rzuciłem się w stronę zamachowczyni, która szykowała się do następnego strzału. Skierowałem w jej głowę lufę mego nagana. Gdy to spostrzegła, ręka jej drgnęła i w tejże chwili padł trzeci strzał. Trzecia kula, jak się później wyjaśniło, trafiła w ramię jednej ze stojących tu robotnic.

Miałem już nacisnąć cyngiel pistoletu, ale zbrodniarka, która strzelała do Iljicza, rzuciła mi swój browning pod nogi; szybko obróciła się i wpadła w tłum, próbując uciekać w stronę bramy wyjściowej. Wokół było pełno ludzi, nie mogłem więc zdecydować się na posłanie w ślad za nią kul, które mogłyby zabić kogoś z robotników.

Instyktownie rzuciłem się w pogoń za zbrodniarką i przebiegłem kilka kroków, ale nagle zrodziła się myśl: „Przecież Włodzimierz Iljicz pozostał sam... Co się z nim dzieje?"

Zatrzymałem się. Zdumiony byłem grobową ciszą, która zapanowała na podwórzu. Widocznie ludzie byli oszołomieni niespodziewanymi wystrzałami. Potem ze wszystkich stron rozległy się krzyki: „Zabili! Zabili Lenina!"

Cały tłum rzucił się ławą ku bramie w pościg za morderczynią. Powstał okropny ścisk. Obróciłem się w stronę auta i serce we mnie zamarło: Włodzimierz Iljicz leżał na ziemi w odległości dwóch kroków od samochodu. Podbiegłem ku niemu. W ciągu tych kilku sekund opustoszał już plac fabryczny, do niedawna przepełniony. Zamachowczyni znikła w tłumie.

Ukląkłem przy Włodzimierzu Iljiczu; nachyliłem się nad nim. Radość przepełniła me serce: Iljicz żył i nawet nie stracił przytomności.

— Schwytali go, czy nie? — cicho zapytał Lenin, przypuszczając widocznie; że strzelał do niego mężczyzna.

Włodzimierz Iljicz mówił z trudnością, głosem zmienionym i chrapliwym.

— Cicho, — rzekłem — nic nie mówcie, przecież Wam ciężko...

W tym momencie zauważyłem, że z warsztatów biegnie wprost ku nam jakiś mężczyzna w czapce marynarskiej. Widać było, że jest bardzo wzburzony. Lewą ręką wywijał niesamowicie, prawą zaś trzymał w kieszeni.

Wygląd i zachowanie się tego „marynarza" wydawało się niezwykle podejrzanym. Zasłoniłem sobą Włodzimierza Iljicza, zwłaszcza zaś starałem się osłonić jego głowę i zawołałem głośno ile tylko tchu w płucach:

— Stój!

Lufę rewolweru skierowałem na nieznajomego, który nadal biegł i coraz bardziej do nas się zbliżał. Wówczas krzyknąłem:

— Stój, bo strzelę!...

W odległości kilku kroków od Włodzimierza Iljicza mężczyzna nagle skręcił w lewo i nie wyjmując ręki z kieszeni, szybko znikł w bramie. W tym czasie podbiegła do mnie z tyłu jakaś kobieta z krzykiem:

— Co wy robicie? Nie strzelajcie! — widocznie wyobraziła sobie, że chcę strzelać do Włodzimierza Iljicza.

Nie zdążyłem jej nawet odpowiedzieć, gdy znowu wypadło mi podnieść rewolwer. Koło warsztatów jakiś robotnik krzyczał: „To swój! Swój!"

Trzech mężczyzn biegło ku mnie z rewolwerami w rękach. Znowu zawołałem:

— Kto wy jesteście? Stójcie, bo będę strzelać!

— My z komitetu fabrycznego, swoi... — odpowiedzieli niezwłocznie.

Przyjrzałem się dokładniej i poznałem jednego z nich, którego wcześniej już widywałem, gdy przyjeżdżaliśmy

Motoryzacja wykonała zobowiązania 1-szo majowe

Święto Pierwszomajowe — święto klasy robotniczej, uczcił polski świat pracy podejmując zobowiązania przyspieszające produkcję przemysłową, budowę nowych domów, zwiększające częstotliwość obiegu sprzętu transportowego i wielokrotnie przekraczając wyznaczone normy. Apel cementowni Grodziec, która jako pierwsza podjęła zobowiązania pierwszomajowe i rzuciła wezwanie wszystkim zakładom pracy w kraju został spontanicznie podjęty przez załogi tysięcy fabryk, kopalń, hut i innych zakładów pracy. We wszystkich rezolucjach uchwalających zobowiązania przewijał się jeden motyw zasadniczy. Polska klasa robotnicza stwierdziła, że podjęcie apelu cementowni Grodziec — to wyraz niezłomnej woli walki o pokój, to wyraz walki o przedterminowe wykonanie planów produkcyjnych w pierwszym roku planu 6-letniego.

Wśród meldunków o podjętych zobowiązaniach nie zabrakło oczywiście zobowiązań pracowników motoryzacji. Robotnicy fabryk sprzętu motoryzacyjnego, kierowcy, traktorzyści i załogi warsztatów naprawy sprzętu prześcigały się w wykonywaniu powziętych zobowiązań wypełniając je wszystkie przed wyznaczonym terminem.

Trudno jest podać wszystkie zobowiązania. Ograniczamy się więc do wybrania tylko kilku, traktując je jako typowe przykłady czynu pierwszomajowego motoryzacji.

USPRAWNIĆ GOSPODARKĘ — ZWIĘKSZYĆ OSZCZĘDNOŚĆ!

Wydział Transportu Samochodowego Związku Spółdzielni Pracy, obejmujący po dawnych właścicielach szereg placówek samochodowych, podjął na dzień 1-go ma-



ja ujednolicić gospodarkę samochodową swej instytucji. Prace reorganizacyjne objęły wszystkie oddziały placówki Związku Spółdzielni Pracy na terenie całej Polski. Zakończono je w przeddzień święta klasy robotniczej.

Nie brak również indywidualnych zobowiązań wśród samochodziarzy Związku Spółdzielni Pracy. Mają oni zorganizowane już współzawodnictwo długofalowe, obejmujące oszczędności na ogumieniu i paliwie, wzorową konserwację pojazdów, punktualność, dyscyplinę pracy oraz pracę społeczną. 1-szo majowe zobowiązania przekroczyły znacznie normy przyjęte we współzawodnictwie długofalowym kierowców. I tak Stanisław Kwiek, utrzymujący się w ostatnich miesiącach na pierwszym miejscu, uzyskał dalsze oszczędności na benzynie. Obniżył przepał paliwa o 8 proc. uzyskując 48 litrów zaoszczędzonej w kwietniu benzyny.

SEKCJA MŁODYCH OKRĘGU WARSZAWSKIEGO

Zadeklarowanie przez Sekcję Młodych stolicy 1000 roboczogodzin przy konserwacji i naprawie sprzętu samochodowego warszawskich jednostek PKS zostało przyjęte z uznaniem przez wszystkich motorzystów. Prace Sekcji Młodych odbywały się w zajezdni na Woli i na Stawkach. Jak wynika z ich przebiegu zobowiązanie zostało przekroczone. Już w ciągu 2 tygodni młodzi wykonali 620 roboczogodzin, a tempo pracy było ciągle zwiększane.

PODNIEŚĆ PRZEBIEGI

Kierowcy Zarządu Głównego ZMP podjęli również zobowiązania. Kierowca na samochodzie Skoda, Mikołaj Kierkoryus, zdobywca I. miejsca już w czterech etapach współzawodnictwa, jubilat Zw. Zaw. Transportowców, postanowił przejechać na swym wozie bez naprawy głównej 75 tys. km., a na oponach 60 tys. km. W ub. miesiącu zaoszczędził on 101 litrów benzyny przejechawszy 2.300 km. Jego Skoda pali na mieście 7 l./100 km. Inni koledzy ZMP-owcy również uzyskali dodatkowe przekroczenia norm dla uczczenia 1-szo majowego święta.

URSUS WYKONAŁ 33 CIĄGNIKI

Załoga fabryki Ursus (pod Warszawą) wykonując powzięte zobowiązania pierwszomajowe wykonała ponad plan 33 ciągniki. Ponadto upłynniono remanenty na sumę 67 milionów złotych. W rezolucji uchwalając powyższe zobowiązania robotnicy Ursusa postanowili osiągnięte w miesiącu kwietniu tempo pracy utrzymać i w następnych miesiącach. Zobowiązania swoje załoga fabryki potraktowała jako jeden z odcinków trwającej walki o pokój kończąc rezolucję słowami—„wykonanie zobowiązań to nasz wkład w dzieło pokoju".

KIEROWCY PKS

Kierowca - Zduńczyk Kazimierz z zajezdni autobusowej PKS w Warszawie (Wola) zobowiązał się w ramach czynu 1 majowego przejechać na autobusie marki Fiat 200 tys. km bez naprawy głównej.

Stacja Obsługi PKS w Płocku zobowiązała się na dzień 1 Maja wyremontować 2 przyczepy i 3 samochody.

ODDZIAŁ SPRZĘTU I TRANSPORTU NA MURANOWIE

Poważne zobowiązania w ramach czynu 1 majowego podjęli pracownicy Oddziału Sprzętu i Transportu przy budowie osiedla mieszkaniowego na Muranowie w Warszawie.

I tak obsługa koparek mechanicznych postanowiła powiększyć dzienną wydajność maszyn. Mechanicy Reguła i Wiśniewski powiększyli dzienną wydajność o 5 m sześć., Michalak, Miłko i Piwko o 50 m., Mardziarz i Bednarczyk o 15 m. Cyfry te różnią się między sobą ze względu na różną wielkość koparek.

W grupie operatorów spycharczy wypełniono zobowiązania podniesienia dziennej wydajności o 30 proc. Przodującymi operatorami w tym dziale są Pietrzyk, Lech, Sawicki i Ręcławicz.

Kierowcy ciągników i samochodów postanowili przyspieszyć obrót środków transportowych. Kierowca ciągnika Butkiewicz dla wykonania zobowiązania zmienił system pracy i zamiast z jedną przyczepą zaczął pracować z trzema (jedna w naładunku, jedna w drodze i jedna na wysypisku) przez co wydatnie zmniejszył przestoje ciągnika i wykonał zobowiązania z dużą nadwyżką.

Kierowcy wozów-wywrotek i ciężarówek powiększyli normy przewozu, zwiększyli przejazd bez kapitalnego remontu i zmniejszyli zużycie paliwa. I tak kierowcy Frankowski i Konopka wykonali 190 proc normy przewozowej. Kowalczyk i Matuszczak 180 proc. normy, Kowalski, Świątek, Górzyński i Ladachowski uzyskują 7 do 10 proc. oszczędności na zużyciu paliwa.

Ogółem dzięki wykonaniu zobowiązań pierwszomajowych Oddziału osiągnięto ok. milion zł. oszczędności i poważnie przyspieszono budowę szeregu bloków mieszkalnych.

Tysiące zobowiązań wykonanych w ponad 100 proc. świadczy, że czyn 1- majowy wykonany został przez polski świat pracy z entuzjazmem i świadomością jego wielkiego znaczenia w podniesieniu produkcji i wkładu w walkę o pokój.

ZAŁOGA KZW MET. NR 1, JAKO CZYN 1-SZO MAJOWY WYKONAŁA PRZED TERMINEM 50 RAIDOWYCH SHL-EK!



J. Jankowski

Wspólnym wysiłkiem całej załogi KZW Met. Nr 1: Oddziału Doświadczalnego, montażowni i innych oddziałów ukończono przedterminowo 50 specjalnych SHL-ek 125 ccm. Harmonijna współpraca załogi, która nie szczędziła wysiłków, a której pomagali ochotniczo w godzinach nadliczbowych brygadziści i montażyści z produkcji maszyn seryjnych sprawiła, że zadeklarowane zobowiązanie zostało wykonane w 100%. Oddzielne słowa uznania należą się tu Jerzemu Jankowskiemu, znanemu sportowcowi motorowemu, który jako kierownik Oddziału Doświadczalnego prowadził bezpośrednio wszystkie prace, poświęcając każdą wolną chwilę produkcji raidowych maszyn.

Z ogólnej ilości 50 maszyn dwie zostały wystawione na Targach Poznańskich, a 48 otrzymał już Polski Związek Motorowy.

... i w kraju gdzie rządzi kapitalizm



Dzień 1 Maja klasa robotnicza obchodzi uroczyście swoje święto. Na ulicach miast Związku Radzieckiego, Polski, Czechosłowacji, Węgier i wszystkich krajów demokracji ludowych radośnie powiewa las czerwonych sztandarów. W niekończących kolumnach maszerują ci, którzy wolni od ucisku kapitalizmu wkroczyli na drogę budowy ustroju sprawiedliwości społecznej — socjalizmu.

W dniu święta klasy robotniczej wychodzą również na ulice robotnicy krajów noszących jeszcze jarzmo kapitalizmu. Robotnicy francuscy czy włoscy pragną zadokumentować swą niezłomną wolę walki o wolność i pokój. Ale klika imperialistów amerykańskich, chcących pogrążyć świat w odmętach nowej wojny boi się patrzyć na siłę robotniczych szeregów. Wysyła przeciwko pochodom robotniczym zmotoryzowane oddziały spasionych i uzbrojonych amerykańską bronią policjantów.

Nasze zdjęcie przedstawia atak pałkarzy Scelby podczas demonstracji 1 majowych w Rzymie.

do fabryki. Pozwoliłem im podejść do Włodzimierza Iljicza. Wszystko to trwało bardzo krótko, minutę lub dwie.

Ktoś z członków komitetu domagał się, abym odwiózł Włodzimierza Iljicza do najbliższego szpitala.

Odpowiedziałem kategorycznie:

— Do żadnego szpitala jeździć nie będę. Zawiozę Lenina do domu.

Włodzimierz Iljicz usłyszał naszą rozmowę i rzekł:

— Do domu, do domu...

Wraz z towarzyszami z komitetu fabrycznego (jak się okazało, jeden z przybyłych pracował w wojskowym komisariacie) pomogliśmy Włodzimierzowi Iljiczowi dźwignąć się na nogi podejść do samochodu. Przy naszej pomocy Lenin wszedł na stopień auta i osunął się na tylne siedzenie, na swoje zwykłe miejsce.

Zanim siadłem przy kierownicy, przyglądałem się jeszcze Włodzimierzowi Iljiczowi. Twarz Iljicza była blada, a oczy na wpół przymknięte. Serce mi się ścisnęło.

Dwóch towarzyszy siadło jeszcze do samochodu, jeden koło mnie a drugi obok Iljicza. Pojechałem do Kremla tak szybko jak tylko mogłem.

W czasie jazdy kilkakrotnie spoglądałem na Włodzimierza Iljicza, który widocznie tracił siły i w połowie drogi osunął się całym ciężarem ciała na poduszki siedzenia. Nie jęczał, ale twarz jego stawała się coraz bledszą. Towarzysz siedzący w kabinie lekko podtrzymywał Lenina. Wjeżdżając w Troicką Bramę, nie zatrzymałem się, tylko krzyknąłem wartownikom: „Lenin" — i pojechałem wprost na podwórze Kremla, kierując się ku mieszkaniu Włodzimierza Iljicza.

Aby nie ściągać na siebie uwagi ludzi, przechodzących i stojących w pobliżu bramy frontowej domu, w którym mieszkał Włodzimierz Iljicz, zatrzymałem samochód przed bocznym wejściem, za arkadą. Tutaj pomogliśmy Włodzimierzowi Iljiczowi wysiąść z samochodu. Przy naszej pomocy Lenin wyszedł z trudnością — widać było, że cierpi, ale nie jęknął i odezwał się ani jednym słowem.

z samochodu. Przy naszej pomocy Lenin wyszedł z trudwał się ani jednym słowem.

— Zaniesiemy Was, Włodzimierzu Iljiczu, — zaproponowałem; ale Lenin kategorycznie odmówił i wszelkie nasze perswazje nie pomogły.

— Sam pójdę, — rzekł stanowczo Włodzimierz Iljicz i zwracając się do mnie dodał: — Zdejmcie mi marynarkę... będzie mi lżej...

Ostrożnie zdjąłem z niego surdut i Lenin, opierając się na nas, skierował się po schodach na drugie piętro. Szedł w milczeniu, tak że nie usłyszałem nawet westchnienia. Po otwarciu drzwi zaprowadziłem Włodzimierza Iljicza wprost do sypialni, położyłem na łóżku. Chciałem zdjąć z niego koszulę, ale nie można było tego zrobić, musieliśmy więc ją rozciąć.

W tym momencie nadeszła siostra Lenina — Maria. Z krzykiem „co się stało!" rzuciła się najpierw ku Iljiczowi; a potem ku mnie; zasypując mnie pytaniami.

Włodzimierz Iljicz otwarł oczy i rzekł spokojnie:

— Uspokój się... nie ma nic osobliwego ...jestem lekko ranny w rękę...

— Czym prędzej telefonujcie... Czym prędzej! — domagała się Maria Iljiczna, nie wiedząc, co trzeba przedsięwziąć.

Zatelefonowałem do Włodzimierza Dymitrowicza Bocz-Brujewicza, kierownika Wydziału Administracyjnego Rady Komisarzy Ludowych i poinformowałem go o tym, co zaszło. Ledwie wysłuchał do końca mego opowiadania, — trzeba było; nie tracąc ani sekundy, wydać odpowiednie zarządzenie.

Maria Iljiniczna prosiła mnie, abym jak najostrożniej uprzedził Nadieżdę Krupską — żonę Lenina — o nieszczęściu. Krupska nie wróciła jeszcze z Komisariatu Oświaty i nic nie wiedziała o tym, co zaszło. Gdy schodziłem na podwórze, dopędził mnie ktoś, aby wraz ze mną uprzedzić Nadieżdę Konstantynownę.

Oczekiwaliśmy na nią na podwórzu. Wkrótce przyjechała. Widocznie domyśliła się z mego podniecenia, że zaszło coś strasznego, zatrzymała się i uporczywie patrząc mi w oczy, zapytała głosem wzburzonym:

— Nic nie opowiadajcie, tylko powiedzcie: żyje czy zabity?

— Daję słowo honoru, — odrzekłem, — że Włodzimierz Iljicz jest tylko lekko ranny.

Krupska jeszcze raz, jakby z niedowierzaniem, popatrzyła na mnie i szybko poszła na górę. W milczeniu podążyliśmy za nią aż do samego posłania Włodzimierza Iljicza.

Dalszy ciąg w numerze następnym

Przegląd Generalny wykazał przygotowanie żołnierzy

Organizacja partyjna dopomogła przeprowadzić wzorowo przegląd

Gorąco zapowiadał się miesiąc kwiecień w jednostce kpt. Jarosza. Przygotowanie samochodów do wiosenno-letniej eksploatacji, zaopatrzenie skup')nych na przeddefiladowej koncentracji jednostek no i oczywiście Przegląd Generalny. Zdawało się, że trudno będzie podołać wszystkim obowiązkom.

I w tym jednak wypadku tak, jak we wszystkich innych trudnych zadaniach, jakie stawały przed ;ed ostką z pomocą dowództwu przyszła organizacja partyjna.

Na zebraniu przedyskutowany został szczegółowy plan pracy dowództwa, w którym znalazł swoje miejsce w oczekujących zadaniach każdy kierowca i mechanik jednoski.

Cenne spostrzeżenia wnieśli doń wzorowi kierowcy członkowie partii szer. Straszak i Świniarski, mechanik dowódca drużyny naprawczej kpr. Moskwa, szer. Wertel i ppor. Masztalerz.

Dyskusja ta wykazała, że członkowie organizacji zrozumieli wielkie znaczenie, jakie posiada dla służby samochodowej Przegląd Generalny. Organizacja partyjna postanowiła zmobilizować kierowców Wierzbickiego, Maciejewicza, Koszuta, Woźniaka, Szpaka i innych pomagając im w przygotowaniu samochodów oraz przerabiając z nimi podstawowe materiały z dziedziny wyszkolenia politycznego, liniowego i fachowego.

Kpr. Moskwa wraz z tokarzem szer. Jakubowskim Stefanem i elektrykiem szer. Swatem Romanem szybko przygotowali samochody i jako czyn 1-majowy przystąpili do wyremontowania i urządzenia narzędziowni.

Szer. Żołądek zmobilizował kolegów kierowców: szer. Luberka Leopolda, Nowaka Józefa, Piłkę Michała i Łukaszewskiego Tadeusza i przy dźwiękach harmonii, na kt'rej przygrywał, rzuc 'ąc od czasu do czasu kielnię, którą nie gorzej posługuje się niż kierownicą swego doskonałego GAZ-a — wyrosła nowa, lśniąca czerwonym lakierem stacja benzynowa. Dumny napis „nasz czyn Pierwszo majowy" świadczył, że i ten brak został przed przeglądem generalnym usunięty.

W tym czasie, gdy z inicjatywy szer. Żołądka wyrastała nowa stacja benzynowa, kierowcy: szer. Krajewski Witold,



Dowódca Okręgu gen. Dyw. R tkiewicz w otoczeniu kpt. Jaros... i por. Dwojackiego przyjmują defiladę samochodów.

kę na czoło innych oddziałów Okręgu.

Wspólna praca dowództwa, organizacji partyjnej i zmobilizowanych przez nią kierowców dała pełny efekt. Wzorowe przygotowanie i przeprowadzenie przeglądu generalnego — przygotowanie jednostki do trudnych zadań czekających ją w okresie letnich obozów.



Gotowi do Przeglądu Generalnego.

i mechaników do wszechstronnego przygotowania się do Przeglądu. Pod uwagę wzięto nie tylko przygotowania samochodów 100% sprawrości technicznej, lecz także wyszkolenie polityczne, fachowe i wojskowe, odnowienie garaży, oczyszczenie parku, stałą troskę o czystość i porządek w salach żołnierskich.

Nic więc dziwnego, że plan pracy organizacji partyjnej, który nakreślił, podsumowywując dyskusję sekretarz por. Dwojacki był bardzo szeroki, a zadania partyjne oparte na jego bazi wymagały od członków partii wiele dodatkowego trudu.

Kierownictwo akcji wziął na siebie komitet partyjny, delegując ppor. Masztalerza, kpr. Moskwę, por. Dwojackiego i ppor. Ossowskiego do stałej kontroli wykonywania zadań partyjnych.

Odtąd prace przygotowawcze ruszyły już na wszystk... odcinkach pełną parą.

Wzorowi kierowcy szer. Iskrzycki, Wertel, Kusowski, Świniarski i Straszak, realizując zadanie partyjne wzięli pod opiekę najsłabszych kierowców szer. st. strz. Krawczyk Tadeusz, Kania Marian, Strojny Leon i inni odmalowali garaże, wyrównali drogę prowadzącą na plac alarmowy i udekorowali pięknie całość, stawiając znaki drogowe, hasła, obsiewając skopane trawniki i sadząc obok wjazdów kwiat-.

Nic więc dziwnego, że przegląd generalny w jednostce kpt. Jarosza w niczym nie przypominał jakiegoś sztywnego egzaminu. Uśmiechnięte twarze kierowców, wesołe dźwięki harmonii, na której przygrywał szer. Żołądek już od samego rana towarzyszące ostatnim pracom przy ustawionych „pod sznurek" GAZ-ach i ZIS-ach świadczyły, że jest to dla wszystkich dzień radości zadowolenia z dobrze wykonanego obowiązku żołnierskiego.

Wysiłek kierowców i mechaników zyskał należną ocenę. Przybyły na przegląd dowódca Okręgu Wojskowego Gen. dyw. Rotkiewicz po skontrolowaniu jednostki i przyjęciu defilady samochodów wyraził swe uznanie dla doskonałych wyników przeglądu,, wysuwających jednostkę na czoło innych oddziałów Okręgu.

Poraz czwarty stanęliśmy do Generalnego Przeglądu taboru samochodowego. Przegląd nasz zdobył sobie już w okresie minionych lat własne tradycje. Piękne tradycje osiągania rok rocznie lepszych wyników, z której my żołnierze służby samochodowej jesteśmy dumni, która powoduje że dzień ten zamienił się w powszechne święto motoryzacji wojskowej. W dniu przeglądu generalnego zdaliśmy powtórnie egzamin ze sprawności całej naszej służby, stanu technicznego samochodów i narzędzi, umiejętności fachowych i wojskowych każdego z nas. Równocześnie daliśmy towarzyszom z innych broni i służb dowód prawności motoryzacji wojskowej, jej stałego rozwoju i troski o zapewnienie naszemu wojsku jaknajwiększej siły bojowej.

Wynikami przeglądu generalnego udzieliliśmy całemu ludowi pracującemu zapewnienia, że młoda, powstała dzięki pomocy Armii Radzieckiej służba samochodowa, która tak świetnie zdała egzamin w walce z faszyzmem, dziś równie wytrwale pracuje dla podniesienia swej sprawności i wzmocnienia obronności naszego budującego socjalizm kraju przed zakusami imperialistycznych wrogów. Nasze nowe świetne samochody produkcji radzieckiej defilujące w równych szeregach w poprzeglądowych defiladach jeszcze raz wykazały jak bardzo wiele zawdzięczamy braterskiej, internacjonalistycznej pomocy, której udziela nam stale Związek Radziecki i Jego Armia. Fakt, że mogliśmy w tegorocznym Przeglądzie osiągn ' tak dobry wynik sprawności technicznej ma właśnie w tym swą przyczynę, że służba nasz posiada

Będziemy starannie eksploatować

Na zebraniu keirowców jednostki samochodawej poprzedzającym 1-majową defiladę i wyjazd na letni obóz, obecni podjęli na wezwanie aktywisty ZMP, wzorowego kierowcy kpr. Szydło Jana zobowiązanie szczególnie starannego dotarcia nowych samochodów GAZ i troskliwej ich eksploatacji w czasie letnich ćwiczeń.

Zobowiązanie kierowców jednostki nie jest odosobnionym. Przodujący kierowcy i ZMP-owcy innych jednostek samochodowych podejmują masowo zobowiązania otoczenia jak najwieksza troską wspaniałych samochodów radzieckich, które i w tym roku będą na letnich ćwiczeniach.

Jak wynika z głosów w dyskusji kierowcy słusznie szczególne znaczenie przywiązują do dobrego dotarcia nowych samochodów i oszczędnej ich eksploatacji w czasie letnich ćwiczeń, podczas których trudne warunki jazdy przy braku należytej opieki mogą spowodować łatwo uszkodzenie któregoś z mechanizmów samochodu.

W jednostce staraniem koła ZMP celem lepszego zapoznania kierowców z ważnością i zasadami docierania nowego samochodu zorganzowany został na temat specjalny referat, który interesująco wygłosił sierż. Bryk.

DOBRE DOTARCIE SAMOCHODU GWARANCJĄ DŁUGIEGO PRZEBIEGU MIĘDZYNAPRAWCZEGO

Oto referat sierż. Bryka w streszczeniu:

„Konieczność uprzedniego dotarcia pojazdu mechanicznego wypływa ze zrozumienia pewnych procesów natury mechanicznej, zachodzących w tych częściach mechanizmu, które w czasie użytkowania pojazdu znajdują się w ruchu.

Producenci pojazdów mechanicznych wychodzą ze słusznego założenia, że unikając przesadnej dokładności w wykonaniu pojazdu mechanicznego mogą tym samym, przy jednoczesnym zwiększeniu produkcji, obniżyć jej koszta, bowiem zwiększenie stopnia dokładności w dopasowywaniu i obróbce powierzchni ciernych pociągnęłoby za sobą konieczność zastosowania wielu skomplikowanych czynności, nie mówiąc już o niezbędnych czułych i kosztownych przyrządach. Koszta zaś produkcji wzrosłyby w takim wypadku niewspółmiernie w stosunku do osiągniętych korzyści.

Toteż przy obecnie stosowanym systemie unikania przesadnej dokładności w produkcji pojazdu do kierowcy należy umiejętne doprowadzenie trących się powierzchni do stanu, który by gwarantował jak najlepsze wyniki dla przyszłej długotrwałej eksploatacji. Ten proces przystosowania, przepowadzony na początku użytkowania pojazdu, nosi nazwę „okresu docierania".

Jakie korzyści osiągamy przy prawidłowym przeprowadzeniu okresu docierania:

1) Zwiększając powoli stopień natężenia pracy pojazdu mechanicznego uzyskujemy wystarczając dokładność w dopasowaniu trących się powierzchni. Fakt ten umożliwia długotrwałą pracę mechanizmów w warunkach normalnych.

2) Zostają usunięte niedokładności w działaniu mechanizmów na skutek zmian kształtów i wymiarów części, spowodowanych przez działanie sił dynamicznych.

3) Również usunięte zostają luzy istniejące we wszelkich połączeniach rozłączalnych, jak śruby, kliny, podkładki itp.

W celu osiągnięcia wyżej wymienionych korzyści konieczne jest przestrzeganie w okresie docierania następujących przepisów:

1) Kierowcy nie wolno jechać „pełnym gazem"! W pierwszym okresie docierania należy stosować niecałkowite otwieranie przepustnicy i jedynie stopniowo zwiększać wysiłek pracy silnika.

2) W miarę przebytej drogi można stopniowo zwiększać chwilowo dopuszczalną szybkość pojazdu. Rzecz oczywista, że szybkość ta musi być różna dla każdej przekładni skrzynki biegów.

3) W okresie docierania konieczne jest specjalnie staranne przeprowadzenie prac konserwacyjnych.

Ponadto w okresie docierania należy bezwzględnie unikać obciążania pojazdu zbyt wielkim ładunkiem. Należy również unikać takich odcinków drogowych, których pokonywanie byłoby dla pojazdu zbyt trudne.

DLACZEGO STOSUJEMY STOPNIOWE ZWIĘKSZANIE SZYBKOŚCI POJAZDU

W świeżo wyprodukowanych mechanizmach powierzchnie cierne nie są jeszcze dostatecznie gładkie. Luz pomiędzy ni-



Brak stacji benzynowej odczuwała cała jednostka. Szer. Żołądek wraz z kolegami w czynie 1-majowym wybudowali nową. W dzień przeglądu tankowaliśmy samochody we własnej stacji.



W przygotowaniu samochodów wzorowi kierowcy pomagali starszym. Oto szer. Straszak wyjaśnia szer. Rani budowę silnika.



Kpt. Jarosz często pokazywał kierowcom znaki sygnalizacyjne. W dzień przeglądu wszystkie rozkazy były pokazywane tylko „na migi".



Każdy szczegół musi być sprawdzony. Nic więc dziwnego, że jeszcze przed ranną pobudką wzorowi kierowcy przystępowali do pracy.

służby samochodowej do letniego okresu szkolenia

najlepsze na świecie s.moc' dy radzieckie

Przegląd Generalny wykazał również zadania możliwości rozwojowe naszej służby wzorującej się na doświadczeniach służby samochodowej Armii Radzieckiej, posiadającej niezachwiane zaplecze w potężnym przemyśle motoryzacyjnym Związku Radzieckiego i naszej stale rozwijającej się socjalistycznej gospodarce, której dopomożemy zrealizować szkoląc się w nadchodzącym okresie letnich ćwiczeń jeszcze wytrwalej i jeszcze bardziej dbając o nowy sprzęt, usuwając istniejące dotychczas tu i tam braki.

Przegląd Generalny był równocześnie dla wielu z nas przygotowaniem do wielkiego 1-majowego święta międzynarodowej klasy robotniczej. W dniu tym nasze czyste, sprawne technicznie samochody wykazały klasie robotniczej, że służba samochodowa nie marnotrawi uzyskanego dla niej ciężkim wysiłkiem ludu pracującego sprzętu.

Defilując w jednym pochodzie wraz z naszymi matkami, ojcami, braćmi i siostrami wraz całym ludem pracującym Polski, zespoleni z bohaterskimi robotnikami wielkiego, socjalistycznego państwa radzieckiego i jego butnia Armia, klasa robotnicza państw Demokracji Ludowych i Nowych Chin, wszystkimi pracującymi uciskanymi jeszcze i walczącymi bohatersko przeciw imperialistycznym rządom w swoich krajach wykazaliśmy w 1-majowej defiladzie siłę, która potrafi obronić pokój i dopomóc do zbudowania nowego lepszego socjalistycznego jutra.



Kpr. Moskwa d-ca drużyny naprawczej — aktywnie dopomógł kierowcom w przygotowaniu do przeglądu. 100% sprawność techniczna samochodów to w dużej mierze jego zasługa, pozatym jest on znanym w jednostce racjonalizatorem, który przyczynił się do usunięcia jednej ze stałych trosk kierowców samochodów Willis wynajdując nowy system naprawy amortyzatorów.

O czym pamięta kierowca samochodu

O k r e s d o c i e r a n i a

Pełną swoją moc samochód wykazuje po okresie docierania, czyli po przebiegu 1000 km.

W okresie docierania należy przestrzegać następujących wskazówek:

a) olej i benzyna muszą być w najlepszym gatunku,

b) nie ruszać z miejsca zanim silnik nie rozgrzeje się dostatecznie i w żadnym razie nie dawać mu szybkich obrotów,

c) nie jeździć z szybkością ponad:

45 — 50 km/godz. na bezpośrednim biegu

25 — 30 km/godz. na trzecim biegu

14 — 16 km/godz. na drugim biegu,

d) nie przeciążać silnika. Ładowność samochodu nie może przewyższać 2000 kg. J a z d a z p r z y c z e p ą j e s t n i e d o p u s z c z a l n a. Nie jeździć po głębokim błocie lub piasku.

e) po przebiegu 250 — 5500 km dociągnąć nakrętki szpilek głowicy cylindrów specjalnym kluczem i obowiązkowo na z i m n y m silniku.

f) zmieniać olej w misce olejowej silnika po przebiegu 500 i 1000 km.

W okresie docierania używać (latem) i (zimą) oleju zimowego gatunku. Przy zmianie oleju przepłukiwać oba filtry,

g) wszystkie punkty samochodu posmarować pierwszy raz przed wyjazdem, drugi raz po przebiegu 500 km i trzeci raz po 1000 km.

Po ukończeniu okresu docierania

— zmienić smar w obudowie skrzynki biegów i mostu tylnego oraz przepłukać naftą,

— sprawdzić i uregulować odległość między stykami przerywacza i ustawienie zapłonu,

— uregulować gaźnik na wolne obroty biegu jałowego posługując się śrubą regulacyjną na dźwigni przepustnicy i wkrętem umieszczonym na pokrywie gaźnika, regulującym ilość powietrza w układzie rozruchowym. Przy dokręcaniu wkrętu mieszanka wzbogaca się, przy odkręcaniu — ubożeje,

— sprawdzić poziom elektrolitu w akumulatorze,

— spuścić ze zbiornika benzyny i osadnika ustoiny z wody i błota,

— sprawdzić działanie hamulców i uregulować jeśli całkowite hamowanie następuje w drugiej połowie suwu pedału.

O b s ł u g a t e c h n i c z n a s a m o c h o d u.

a) Przegląd samochodu przed wyjazdem.

1) Sprawdzić poziom paliwa oleju i wody w odpowiednich zbiornikach.

2. Sprawdzić szczelność przewodów paliwa, oleju i wody.

3. Obrócić o 1 — 2 obroty rączkę filtru wstępnej filtracji.

4. Sprawdzić ciśnieniomierzem ciśnienie w dętkach, które powinno wynosić 3,5 kg/cm².

5. Sprawdzić stan resorów i amortyzatorów.

6. Sprawdzić wszystkie połączenia układu kierowniczego.

7. Sprawdzić czy nie zacinają się wszystkie pedały i dźwignie.

8. Uruchomić silnik i sprawdzić słuchowo jego pracę, a także działanie wszystkich przyrządów kierowania i instalacji elektrycznej.

9. Sprawdzić działanie hamulców.

10. Przy pracy na bardzo zakurzonych drogach oczyścić i umyć filtr powietrza oraz zamienić w nim olej.

P r z e g l ą d s a m o c h o d ó w w d r o d z e.

Należy przeglądać 2 — 3 razy w ciągu dnia wykorzystując do tego postoje podczas załadowania i wyładowania.

K o l e j n o ś ć p r z e g l ą d u:

1. Sprawdzić poziom benzyny, oleju i wody w zbiorniku.

2. Sprawdzić szczelność przewodów.

3. Sprawdzić stopień rozgrzewania się piasty kół, bębnów hamulcowych, obudowy mostu tylnego i skrzynki biegów.

4. Sprawdzić całość i umocowanie resorów i amortyzatorów.

5. Sprawdzić stan i połączenie poprzecznego i podłużnego drążka kierowniczego.

6. Obejrzeć koła, opony i wały napędowe (kardanowe). Sprawdzić czy nie ma obcych ciał (kamienie, gałęzie, drut) między oponami kół tylnych i przy wałach napędowych. Czy są wszystkie nakrętki zamocowujące tarcze kół do piasty, oraz stan oporu.

7. Sprawdzić zamknięcie skrzynki oraz ułożenie i umocowanie ładunku.



Przegląd skońc .y. Jesteśmy gotowi do nowych zadań letniego okresu szkolenia

nowe samochody GAZ i ZIS

...mi jest zbyt mały, aby mogła weń wniknąć wystarczająca ilość smaru (oleju). Na skutek zbyt wielkiego tarcia następuje znaczne rozgrzanie się niedotartego jeszcze mechanizmu. Wtedy olej lub smar zostaje wyciśnięty z luzu pomiędzy przesuwającymi się częściami — w rezultacie może powstać zatarcie się części, połączone zazwyczaj z poważnym uszkodzeniem.

Od zatarcia się mechanizmu może uchronić jedynie ograniczenie szybkości. Ciepło, wytwarzające się wówczas w mniejszych ilościach, usuwane jest przez olej i przewodnictwo cieplne sąsiadujących mechanizmów.

Przy nieprzestrzeganiu ograniczenia szybkość może ulec również niedopuszczalnemu zmniejszeniu luzu pomiędzy tłokiem a gładzią cylindra, co w konsekwencji może prowadzić do zatarcia się tych części. Natomiast na skutek prawidłowego docierania powstaje pomiędzy powierzchniami trącymi się najmniejszy luz, wypełniony w dostatecznej ilości olejem lub smarem.

OTWIERANIE PRZEPUSTNICY GAŹNIKA W OKRESIE DOCIERANIA

W okresie docierania nie należy przyciskać „pedału do deski" to znaczy nie dopuszczać do tego, aby silnik pracował przy całkowicie otwartej przepustnicy. Zwłaszcza nie należy trzymać przyśpiesznika dłuższy czas w tym położeniu, gdyż wówczas do silnika wpływa pełna ilość mieszanki, co powoduje powstawanie maksymalnych sił w układzie korbowym silnika. W pierwszym okresie dociarania tak dla pojazdów kołowych jak i gąsienicowych, przepustnica powinna być otwarta jedynie do połowy. W praktyce odpowiada to mniej więcej naciśnięciu pedału przyśpiesznika do połowy skoku. Dopiero w późniejszym okresie docierania stopniowo przedłużamy czas jazdy „na pełnym gazie".

OGRANICZANIE OBCIĄŻENIA POJAZDU W OKRESIE DOCIERANIA

Do czasu przebycia 500 km pojazdu docieranego nie wolno obciążać. Przy określaniu wielkości obciążenia bierzemy pod uwagę:

1. Stan nawierzchni szosy.

2. Przy docieraniu w terenie falistym— procent nachylenia szosy. Jeżeli szosa posiada liczne nachylenia, wynoszące po kilka procent, to obciążenie ograniczamy do 50% lub więcej w stosunku do minimalnego.

3. Ewentualne przegrzewanie się silnika w okresie upałów.

Pamiętajmy o tym, że:

1) W okresie docierania powinniśmy zasadniczo użytkować pojazd po drogach bitych, o możliwie małym stopniu wzniesienia.

2. Podczas dłuższej jazdy pod górę na niższej przekładni olej w silniku może się rozgrzać, co powoduje pogorszenie smarowania. Zaardzić temu można jedynie przez:

a) utrzymywanie we wzorowej czystości zewnętrznej powierzchni miski olejowej silnika,

b) ograniczenie obciążenia pojazdu.

O nie należytej obsłudze pojazdu w okresie docierania świadczą następujące fakty:

1. Zagotowanie się wody w silniku.

2. Wzrost temperatury oleju powyżej 80°C.

3. Spadek ciśnienia oleju na skutek wzrostu temperatury.

Pamiętajmy, że stosowanie pełnego obciążenia w okresie docierania pogarsza warunki docierania zawieszenia, tj. sworzni, wieszaków, piór resorowych itp. Mogą również ucierpieć przy tym łożyska kół pojazdu.



Poprawienie lusterka i samochód szer. Żołądka rusza do defilady przed Dowódcą Okręgu.



W dzień przeglądu trzeba spróbować czy GAZ-y łatwo zapalają, czy wszystko w 100% sprawne



ZIS-5 cieszy się wśród młodych i starych kierowców wielkim uznaniem. Jest wytrzymały i prosty w budowie.



Przegląd skończony, zadowoleni z dobrego wyniku i przykładnego wypełnienia obowiązku żołnierskiego dają wyraz kierowcy, słuchając wesołych dźwięków piosenki.

KLASA ROBOTNICZA NIEMIECKIEJ REPUBLIKI DEMOKRATYCZNEJ PRACUJE DLA POKOJU

Przemysł samochodowy, a w szczególności traktorowy w Niemieckiej Republice Demokratycznej pracuje już pełnym tempem. Najbardziej wydajną produkcją odznaczyła się fabryka „IFA" w Chemitz (Kamienica Saska), jak również dawna fabryka Horch w Zwichu, która w tych dniach wypuściła pierwsze pojazdy ciężarowe z nowej serii (3 tonowe). Zakłady te podjęły również produkcję szerokiego asortymentu części zamiennych do pojazdów znajdujących się w ruchu, a pochodzących z wielu różnorakich źródeł. Zakłady wytwórcze w Kamenez (Saksonia) produkują już masowo silniki jednocylindrowe, wysokoprężne z przeznaczeniem rolniczym, mając wiele zamówień z krajów Demokracji Ludowych, a w szczególności z Rumunii,

Ogólną wytyczną w zaopatrzeniu rolnictwa niemieckiego w sprzęt mechaniczny jest dążenie do wycofania i zamienienia wszystkich starych modeli ciągników, różnego pochodzenia na wyłącznie produkowane w kraju.

Ponieważ dane techniczne produktów fabryki brandenburskiej są bardzo nieliczne, zajmiemy się opisem ciągników wytwórni IFA

Ciągnik IFA — 22 KM jest przeznaczony do pracy tak terenowej, jak i szosowej. Jego niska budowa, gwarantuje dobre trzymanie się nawierzchni nawet podczas prac w pochyłym terenie. Silnik wysokoprężny, z komorą wstępną, posiada dwa cylindry, stojące za sobą o czterosuwowym układzie. Pojemność 2,2 litra, czterobiegowa skrzynka przekładniowa pozwala na uzyskanie bardzo dobrej wydajności ciągnika w granicach szybkości od 3,2 do 17,5 km/godz. Silnik wyposażony w samoczynny regulator obrotów, posiada wymienne tuleje cylindrowe, co znacznie ułatwia naprawę. Chłodzenie wodne, w połączeniu z pompą odśrodkową i wiatrakiem. Hamulec ręczny działa na skrzynię biegów, nożny na tylnie koła. Celowa i estetyczna obudowa silnika i zespołów bieżnych zezwala na bardzo łatwy dostęp do wszystkich koniecznych punktów. Ogumienie kół przednich 5,00 — 16 i tylnych 9,00 — 25, gwarantuje stałą gotowość eksploatacyjną, tak na drodze, jak i w terenie bez konieczności wymiany kół. Instalacja elektryczna obejmuje całkowite oświetlenie oraz podgrzewacze i rozruszniki. Wymiary ciągnika są następujące: długość 2712 mm szerokość 1584 mm najwyższy punkt 1625 mm Przelot dołem 310 mm, rozstaw osi 1752 mm.

Ciągnik IFA — 40 KM, jest szczególnie udanym modelem dzięki swej doskonale dobranej skrzyni biegów (5 szybkości w przód i 1 w tył) do każdych warunków drogowych i terenowych. Na żądanie ciągnik może być dostarczany z kołami metalowymi lub gumowymi. Zmiana kół jest zabiegiem bardzo prostym i nieuciążliwym. Z tyłu umieszczone koło pasowe pozwala na użycie ciągnika jako źródła napędu do maszyn rolniczych. Silnik jest czterocylindrowy, wysokoprężnym, czterosuwem o pojemności 5 litrów i mocy 40 KM już przy 1250 obr/min. Minimalne zużycie paliwa bo tylko 205 gramów na KM/godz. przy zbiorniku 65 litrowym pozwala na wielodzienną pracę bez uzupełnienia zapasu. Gotowy do jazdy ciągnik waży 3.220 kg. Wymiary ogumienia przodu wynoszą 7.00 — 20 i tyłu 12.75 — 28 przy kołach metalowych z pazurami, przód 830 × 150 tył 1.200 × 300 (mm). Szybkość na kole pasowym wynosi 16 m/sek.

Ponieważ przeszło 75% ogólnego nakładu pracy w gospodarce rolnej przypada na prace pociągowe i transport, produkcja ciągników w Niemieckiej Republice Demokratycznej znalazła właściwe dla siebie, czołowe miejsce w planie uprzemysłowienia i zmechanizowania kraju służąc już tym razem sprawie pokoju i wzmocnienia obozu postępu, w którym znalazła się również Niemiecka Republika Demokratyczna obok krajów Demokracji Ludowych, obok Chin Ludowych, ze Związkiem Radzieckim na czele.

R. I.

Wyjaśniamy:

wał przegubowy

Wał napędowy zaopatrzony w przegub lub przeguby, przenosi obroty silnika ze skrzyni biegów do wyrównywacza, a więc służy do napędzania kół.

Ponieważ podczas przebywania przeszkód w postaci nierówności terenu lub nawierzchni, koła a wraz z nimi most napędowy zmieniają swe położenie w stosunku do ramy wozu, przesuwając się raz w górę raz w dół, wał napędowy musi być połączony ze skrzynią biegów przegubem. Przeważnie stosowanymi są przeguby krzyżakowe lub tarcze parciano-gumowe. Pierwsze zaliczamy do grupy przegubów wymagających stałej i regularnej obsługi. Zasadniczą cechą ich budowy jest to, że oba końce wałków tworząc widlaste uchwyty połączone są ze sobą odkówką stalową w kształcie krzyża. Widlaste końcówki posiadają w sobie bądź tulejki brązowe bądź łożyska szpilkowe. Praca przegubu wymaga więc czystości i smarowania, a wszelkie zetknięcie się ich z olejem lub benzyną jest szkodliwe.

Obsługa ogranicza się tu do sprawdzania stanu śrub ściągających jak i odpowiedniej długości wałków, która nie może przekroczyć pewnej granicy, ze względu na łatwe wtedy uszkodzenie przegubu tarczowego.

Wał przegubowy jest przeważnie przekroju rurowego (ponieważ przy tej samej średnicy wał pusty jest sztywniejszy od pełnego). Przy produkcji z wysokogatunkowego materiału stalowego, wały podlegają dokładnemu wyważeniu, aby ich praca odbywała się bez drgań. W wielu wypadkach wał przegubowy jest kryty stożkową rurą, połączoną na stałe z odbudową wyrównywacza. W takim wypadku, wał posiada tylko jeden przegub w pobliżu skrzyni, gdzie również musi być umocowany kulowo zawieszony początek rury słaniającej, (jak GAZ-AA).

Tatra „87" i „Tatraplan" w podróży dookoła świata

Czechosłowacki przemysł samochodowy podjął śmiałą myśl zorganizowania wielkiego raidu po wszystkich częściach świata, celem wykazania wartości i zapropagowania wozów produkcji CSR. Pesymiści wyrażali obawy, że jest to zadanie nad siły, niemniej podróż taka doszła do skutku.

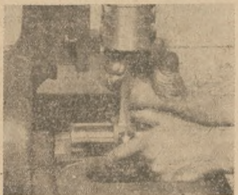
W drogę wyruszył srebrzysty samochód marki „Tatra 87", którego załogę stanowili dwaj młodzi inżynierowie Oanzelka i Zikmund. Objechali oni z powodzeniem Afrykę, a następnie Amerykę Południową, gromadząc cenne doświadczenia, a jednocześnie odnosząc duży sukces propagandowy. W Meksyku podróż została przerwana, lecz niezaniechana. Obaj inżynierowie wracają do kraju celem zaznajomienia się z nowymi metodami produkcyjnymi i eksploatacyjnymi, poczym podjąć mają swą podróż na nowym wozie „Tatraplan".

Zmiana wozu ma związek z najnowszymi zamierzeniami produkcyjnymi przemysłu czechosłowackiego i chęcią pokazania światu wartości nowego typu wozu, jakim jest nowocześniejszy jeszcze „Tatraplan".

(K).

Zakładanie tłoków

Proces wymiany tłoka, przy równoczesnym wylewaniu, lub zmienianiu wkładki panewki korbowodowej, powinien odbywać się ze szczególnym uwzględnieniem następującego punktu — tłok i korbowód muszą być założone zupełnie prosto w stosunku do otworu cylindra. Z chwilą gdy położenie tłoka w cylindrze będzie skośne, to od początku swej pracy ocierając się stale o jego ściany, punktami położonemi na ukos, na przeciwko siebie, będzie prowadziło do bardzo szybkiego wyrobienia krzywo przylegających pierścieni, jak również dolnej i górnej krawędzi tłoka. Nie trzeba tu wspominać o tym, że prawidłowe dotarcie nigdy w takich wypadkach nie następuje, a po paru tysiącach kilometrów nawet oryginalny tłok założony krzywo, może się zatrzeć. Dlatego też, nowy lub nowo ułożyskowany korbowód, należy umocować na odpowiednim, do średnicy szyjki wału—trzpieniu kontrolnym i sprawdzić jego prostopadłość w sposób następujący: założyć tłok, sworzeń tłokowy i umocować całość tak jak przedstawia załączona fotografia na pryzmach przyrządu kontrolnego. Pionowa część aparatu, bardzo prostego w konstrukcji winna dotykać nakładką, dolnej krawędzi tłoka, podczas gdy palec czujnika opierać się winien o



krawędź górną. Notujemy wtedy odczyt z zegara i odwracamy korbowód z tłokiem i trzpieniem kontrolnym w pryzmach o 180°, znów dotykając dolną krawędzią tłoka nakładki na pionowej części aparatu, a górną palca czujnika. Wskazanie zegara powinno być zgodne z poprzednim. W razie różnic pomiędzy jednym, a drugim odczytem należy prostować korbowód (zakładamy, że próba nastąpiła z tłokiem oryginalnym o należycie i dokładnie wykonanym otworze sworznia tłokowego). Prostowanie nie może odbywać się przez uderzanię czym kolwiek w tłok, gdyż mogłoby to spowodować jego deformację, lub zarysowanie. Często spotykane lekkie odchylenia od właściwego wymiaru (oprócz owalu!) na dolnej krawędzi tłoka dają się usuwać przez lekkie stosunkowo uderzenia młotkiem drewnianym, lub z twardej gumy. Jeżeli tłok zostaje zmieniony na starym korbowodzie ze starą panewką, to łatwym sposobem badania prostopadłości w stosunku do osi podłużnej wału jest przystawienie kątownika metalowego do boku założonego tłoka i oparcie drugiego ramienia kątownika na splanowanej krawędzi skrzyni korbowej. Wynik tego badania nie może być tak dokładny jak z czujnikiem, gdyż polegać może tylko na optycznej ocenie szerokości światła, między jednym i drugim bokiem stożkowego tłoka, a kątownika.

Do zakładania sworzni tłokowych należy używać pomocniczego sworznia wprowadzającego, o trochę mniejszej średnicy i stożkowatym zakończeniu. Sworzeń ten, wsuwa się najpierw w otwór tłoka i korbowodu, a za nim dopiero właściwy sworzeń tłokowy wchodzi na swoje miejsce. Powszechnie stosowanemi zabezpieczeniami są bezpieczniki z drutu stalowego zwinięte w niepełny okręg i zakończone do wewnątrz wąsami. Nie należy ich w żadnym wypadku ani wyjmować, ani zakładać niczym innym, niż przeznaczonymi do tego celu wydłużonymi kleszczami. Gdyby trafiło się na zabezpieczenia z tzw. grzybków aluminiowych, pamiętać trzeba, że mogą one nie wytrzymać nawet lekkich uderzeń, celem wbicia w otwór sworznia.

Tłoki oryginalne, dostarczone z pierścieniami są tak samo jak i pierścienie materiałowo wypróbowane i gwarantowane. Nie należy więc, nawet do obmycia z warstwy ochronnego tłuszczu, zdejmować pierścieni z tłoków. Jeżeli zachodzi konieczność wymiany samych pierścieni, należy to wykonać tylko specjalnymi kleszczami rozwierającemi, (a nigdy nie przy pomocy śróbokręta lub noża!).

Gdy wszystkie te prawidła składania będą zastosowane w praktyce i nic nie zostanie pominięte, możemy przystąpić po dokładnym oczyszczeniu korpusu cylindra do jego zabudowania. Ściany tłoka należy przed tym pokryć warstwą czystego oleju samochodowego, jak również zwrócić szczególną uwagę na wlanie oleju w rowki pierścieni. Po tym pamiętając, że cylinder należy opuszczać na tłok bardzo powoli i prostopadle (nie naciskając z góry!), zluźniając taśmę ściskającą pierściene, tak aby umożliwić im lekkie wejście do cylindra. Nie używać nigdy żadnych ostrych narzędzi w rodzaju śrubokrętów, przy podobnych operacjach z pierścieniami. Z chwilą gdy cylinder spoczął już dokładnie na swych śrubach i powierzchni skrzyni korbowej, możemy jeszcze raz wykonać prostą kontrolę tego czy tłok jest dobrze umieszczony w jego otworze. Do tego celu użyć musimy szczelinomierza, który wsuwamy pomiędzy górną krawędź tłoka, a cylinder (na linji osi sworznia tłokowego) przesuwając całkowicie tłok do ściany przeciwnej, następnie wykonujemy to samo z drugiej strony górnej krawędzi. Jeżeli z obu stron, mieści się szczelinomierz o tej samej grubości i tłok ma wyczuwalny luz na boki, (po linji osi sworznia tłokowego) możemy składanie silnika kontynuować.

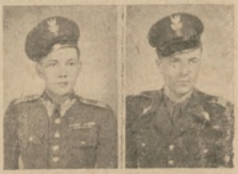
Z listów do Redakcji

Stacja obsługi wykonała 1-majowe zobowiązania

Osada hali obróbki mechanicznej por. Strzelichowski, kpr. Babut, oraz Chomski, Majdrowski, Sobusiak, Zwoliński, Mandreka i Bielecki uruchomiła wszystkie obrabiarki w przyrządy i narzędzia, przeprowadziła średni remont tokarki „Heller".

Personel Stacji Obsługi, podnosząc dyscyplinę pracy i umiejętności fachowej, uruchomił i dodatkowo oddał dla celów szkoleniowych szlifierkę do wałów korbowych, pompę wodną, sprężarkę przenośną. Wykonał tablicę smarowań samochodu cięż. i 15 kobyłek pod samochody w celu podniesienia bezpieczeństwa pracy warsztatów. Wyróżnili się tutaj stolarze Zielonka Mondziełowski, narzędziowy Wasylik, tokarz Głowacki i pracownicy Bieńkowski, Wichłacz, Flokiewicz.

Ppor. Popławski Józef i instruktorzy kpr. Rogalski i kpr. Myrka sposobem



Plut. pchor. Piecharski, plut. pchor Metianice.

gospodarczym uruchomili prob[illegible]ernie silników.

Kpt. Frydrych Piotr i por. Górecki uzupełnili pomoce naukowe: opracowali skrypt z elektrotechniki i wykonali doń odpowiednie rysunki.

Podoficerowie-eksploatorzy i remontowi postanowili podnieść poziom wyszkolenia o 100%, przepracować na salach wykładowych 300 roboczogodzin oraz urdządzić batalionowych plac sportowy.

Organizacja partyjna Oficerskiej Szkoły Samochodowej, której sekretarzem jest tow. Roman Dąbrowski zmobilizowała towarzyszy partyjnych, ZMP-owców i ogół podchorążych do pogłębienia wiedzy wojskowej, podnoszenia poziomu ideologicznego oraz do wzięcia udziału w odbudowie miasta, w rozbudowie stadionu, w dekoracji rejonów zakwaterowania.

W drużynach, plutonach i kompaniach zaprowadzono przodownictwo pod względem staranego przygotowania się do uroczystości Pierwszomajowych.

Zobowiązano się również do przeprowadzenia agitacji wśród ludności cywilnej na rzecz spółdzielczości produkcyjnej, werbunek kandydatów do szkół oficerskich, popularyzację sprzętu i osiągnięć Armii Radzieckiej.



Plut. pchor. Poprawa, plut. pchor. [illegible]alczyński.

Obok tych zobowiązań podchorążowie podejmują długofalowe zobowiązania w nauce, aby mieć bardzo dobre i dobre oceny, pracować społecznie, rozwijać ruch racjonalizatorski, jak to postanowili na jednym z zebrań Organizacji Partyjnej tow. tow. Ruciński, Poprawa, Szalczyński, Ostapowicz.

Cały stan osobowy Oficerskiej Szkoły Samochodowej żyje Czynem Pierwszomajowym, zobowiązania napływają ze wszystkich pododdziałów zespołowo i indywidualnie. Świadczą one, że żołnierze Odrodzonego Wojska Polskiego zdają sobie sprawę z wielkiej wagi umasowienia siły obronnej naszego ludowego państwa budującego socjalizm na doświadczeniach Związku Radzieckiego.

Taki jest nasz Czyn Pierwszomajowy w odpowiedzi anglosaskim podżegaczom [illegible]nym.

kpr. pchor. Ciesiołkiewicz Zdzisław.

Sport polski na nowych drogach



Przodownik pracy J. Markiewicz z Kielc uzyskał dzięki opiece ludowego państwa mistrzostwo motocyklowe kl. 125 ccm na rok 1949.

II wojna światowa zatrzymała rozwój sportu polskiego. Niemieccy faszyści zdając sobie sprawę, że uprawianie sportu jest jednym z najważniejszych czynników umożliwiających narodowi polskiemu przedłużenie jego siły życiowej niszczyli wszelkie próby zorganizowania sportu. Pamiętamy jak często hitlerowska policja robiła łapanki na podmiejskich łąkach zabierając do więzień i obozów graczy w kostiumach piłkarskich.

Zniszczona barbarzyńsko przez ustępujące hordy niemieckie Polska Ludowa przystąpiła szybko do odbudowy gospodarki narodowej. Ofiarnym wysiłkiem przodującej klasy robotniczej w szybkim tempie prowadzono dzieło odbudowy. Dzięki temu wysiłkowi wykonano przedterminowo plan trzyletni.

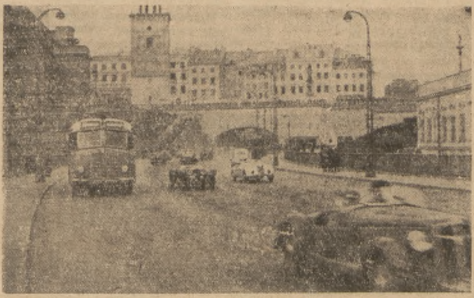
Nim jeszcze upłynęły lata „trzylatki" opracowano nowy 6-letni plan rozbudowy. Przed masami pracującymi Polski postawiono nowe, wielkie zadania.

Jednym ze środków mających pomóc w wykonaniu tych zadań jest powszechne wychowanie fizyczne i sport. Idąc za doskonałymi wzorami radzieckimi zerwano ze starą, przestarzałą już organizacją sportu, która była przecież w rękach sanacyjnych obszarników najwygodniejszym argumentem dla zasłonienia prawdziwych celów jakim w Polsce przedwrześniowej służył sport. A służył on przede wszystkim faszystowsko - sanacyjnej klice w odwracaniu uwagi robotników od walki klasowej, służył usypianiu czujności mas pracujących a poprzez zupełny brak zainteresowania wsią utrudniał kontakt jej z zawsze postępowymi siłami robotniczymi w miastach.

A przecież nie były to jedyne cele jakim służył sport. Spełniał on jeszcze inne zadania. Polscy a właściwie zagraniczni kapitaliści utrzymywali, a nawet popierali finansowo kluby przy swoich fabrykach. Zrozumiałe, że nie robili tego bez celu. Im wystarczyło, by w klubie była tylko drużyna piłkarska lub ośmiu bokserów. Ci ludzie, przeważnie robotnicy — staczając sportowe boje nie orientowali się przeważnie, że są tolerowani tylko jako żywa reklama „swego" kapitalisty i jego fabryki. Że ich sport więcej przypominał cyrk, niż dobrze pojętą rywalizacja o pierwszeństwo.

Pamiętamy takie kluby. Chociażby I.K.P. — służący za reklamę fabryki włókienniczej Poznańskiego, czy HCP dla odmiany reklamujący zakłady Cegielskiego.

Polska Ludowa wprowadzając powszechny obowiązek wychowania fizycznego zerwała z przegniłą strukturą przedwojenną i wprowadziła nową organizację sportową opartą na wzorach radzieckich — organizacja, która w pierwszym kraju socjalizmu zdała egzamin życia.



Kierowcy zawodowi całego kraju wystartowali do jazd szkoleniowo-zaprawczych. Wozy sportowe na trasie W—Z w Warszawie.



Szer. Fąckowiak startując w wojskowych zespołach wyróżnił się jako doskonały motocyklista.

Oparcie w. f. i sportu na takich potężnych organizacjach jak Związki Zawodowe, Wojsko czy Służba Bezpieczeństwa Publicznego, zapewnienie poparcia finansowego ze strony Państwa — wszystko to gwarantuje, że nowa organizacja sportu szybko zostanie zakończona, a co najważniejsze spełni zadania jakie przed nią postawiono.

Zadania te określiła dokładnie uchwała Biura Politycznego Komitetu Centralnego P.Z.P.R. w sprawie wychowania fizycznego i sportu. Zadania te można ująć w skrócie następująco: powszechne, a więc masowe wychowanie fizyczne ma dać odpoczynek i nowe siły wszystkim ludziom pracy do wykonywania zadań przed nimi stojących, ma przez rozwój fizyczny społeczeństwa wzmóc obronność kraju dając mu silniejszych, zdrowszych i sprawniejszych żołnierzy.

Ostatnim etapem przestawiania naszego sportu ze starej wyboistej drogi na nową, wspaniałą było powołanie do życia Głównego Komitetu Kultury Fizycznej.

Te wszystkie przemiany świadczą o tym, że Polska Ludowa poszła w sporcie po słusznej linii. A rezultaty tego — chociaż upłynęło jeszcze bardzo mało czasu — obserwujemy już dzisiaj.

Siłą swą i odrodzoną tężyzną fizyczną setek tysięcy ludzi pracy demonstruje dzisiaj sport polski maszerując w pierwszych szeregach pochodów 1-majowych. Robotnicy sportowcy idą ramię przy ramieniu z wszystkimi ludźmi pracy. Sport przestał służyć klice kapitalistów — służy całemu Narodowi.

Kronika PZMot

Pierwsze koła motoryzacyjne przy wyższych uczelniach powstały w Krakowie. Dwa przy Akademii Górniczej i dwa przy Uniwersytecie Jagiellońskim.

×

W pierwszej połowie maja rb. odbędzie się w Bytomiu obóz treningowo - kondycyjny żużlowców. Przygotuje on naszą kadrę reprezentacyjną do tegorocznego sezonu i bezpośrednio do spotkań z żużlowcami czechosłowackimi, jakie odbędą się jeszcze w maju w Katowicach i Warszawie. Trenerem polskich zawodników będzie ponownie S. B. Friberg, znany nam z doskonałego przygotowania Polaków do meczu z Holandią w roku ubiegłym.

×

Również w pierwszej połowie maja odbędzie się kurs sędziowski dla działaczy i organizatorów w sporcie motorowym. Zgromadzi on przedstawicieli prawie wszystkich klubów z całego kraju. Specjalny nacisk położony został na zapoznanie się z regulaminami i przepisami międzynarodowymi, oraz na prawidłowe dokonywanie startów.

×

Do Międzynarodowego Raidu samochodów ciężarowych zgłoszono już kilka zespołów (każdy zespół składa się z trzech wozów). I tak przyjęto: 9 samochodów STA-20, 3 Tatra 3 Skoda, 3 Praga. Spodziewany jest dalszy napływ zgłoszeń. Wszystkie maszyny muszą przejechać całą trasę raidu z pełnym obciążeniem.

×

PZMot uzyskał dalszy przydział dewiz na zakup maszyn wyczynowych. Zamówienie, którego realizacji spodziewamy się jeszcze w bieżącym sezonie sportowym opiewa na 25 nowych żużlówek Jap, 20 silników do żużlówek Jap, większą ilość części zamiennych do Jap-ów, 4 Nortony D (z podwójnym wałkiem rozrządu) oraz 4 Triumphy Grand Prix.

×

Na skutek porozumienia z odnośnymi władzami Polski Związek Mot. będzie mógł sprowadzić z Czechosłowacji każdą dowolną ilość motocykli marki Jawa-250. Pierwsze partie tych maszyn przeznaczone będą dla najzdolniejszych młdych zawodników spośród naszych klubów i sekcji motorowych.

×

W zorganizowanym współzawodnictwie w szkoleniu motorowym bierze udział 35 klubów i sekcji.

×

Skandaliczny stan toru żużlowego na Wawelskiej w Warszawie przekreśla możliwość rozgrywania tam jakichkolwiek spotkań, nie mówiąc już o międzynarodowych, dla których miejscowe otoczenie (nieuporządkowany teren, pełno gruzu, śmieci, brak urządzeń dla publiczności, kas itp.) jest najmniej odpowiednim obiektem. Gospodarz toru ZS „Związkowiec" nie dba zupełnie o jedyny w Warszawie „reprezentacyjny" stadion żużlowy. Dotychczasowe inwestycje poczynione zostały na skutek starań PZM, który w swoim czasie wyasygnował na niezbędne urządzenia 1.000.000 zł.

Jeżeli w najbliższych dniach „Związkowiec" nie rozpocznie energicznych prac dla poprawienia, a właściwie zmienienia istniejącego stanu rzeczy, stolica pozbawiona zostanie oglądania wszystkich imprez żużlowych.

A może takich prac podjąłby się inny bardziej zapobiegliwy gospodarz? Co na to CRZZ?

Kilka słów u progu sezonu

Wiele zostało zrobione... ale nie wszystko

16 kwietnia rozpoczęliśmy uroczyście sezon sportów motorowych. „Pierwsze kroki" motocyklowe, zakończone rozdaniem licencji juniorom, zwiększyły kadry naszych zawodników. Jazdy patrolowe i jednodniówki konkursowe zainicjowały rozgrywki o mistrzowskie tytuły kierowców samochodowych. W każdą niedzielę i święto odbywał się będą motorowe imprezy. Ich wyniki i sprawny przebieg przyczynią się do skutecznej propagandy motoryzacji — na czym nam specjalnie zależy — oraz do podniesienia umiejętności jeździeckich i kwalifikacji zawodowych naszych motocyklistów i samochodziarzy.

Należyte więc przygotowanie się do tegorocznego sezonu było naczelnym zadaniem w ub. okresie. Przygotowanie nie tylko sprzętu i maszyn, których park nieustannie wzrasta, ale w pierwszym rzędzie przygotowanie organizacyjne: rozprowadzenie jednolitych regulaminów i terminarzy sportowych, unormowanie i renowacja szeregu przepisów i zarządzeń, przygotowanie torów żużlowych itd. Zastanówmy się zatem u proku sezonu motorowego czy pod tym względem wszystko co należało i cośmy sobie sami przyrzekali — zostało wykonane.

SAMOCHODZIARZE.

Regulamin ramowy **Jednodniowych Jazd** Konkursowych rozpracowany zawczasu przez Komisję Sport. - Samochod. PZMot i rozesłany w ub. miesiącu wszystkim zainteresowanym pozwala przypuszczać, że organizacja wszystkich jednodniówek zostanie sprawnie przeprowadzona. Pokonanie lokalnych trudności zależeć będzie w poszczególnych okręgach od właściwego doboru ludzi odpowiedzialnych za przebieg imprezy i za utrzymanie jej na właściwym poziomie szkoleniowo-zaprawczym. Dużą pomocą w pracach organizacyjnych jest, jak wskazuje doświadczenie Warszawskiego Okręgu PZMot, udział członków Sekcji Młodych w przygotowaniu i przeprowadzeniu jednodniówki. Start kierowców na sprzęcie państwowym zalecony został okólnikiem Ob. Premiera i spotkał się z pełnym poparciem i zrozumieniem ze strony Wydziałów Transportu Samochodowego poszczególnych resortów i instytucji.

Sądzimy, że również dobra organizacja Międzynarodowego Raidu Samochodów Ciężarowych i wczesne opracowanie regulaminów umożliwią sprawne przeprowadzenie tej ciekawej i pożytecznej imprezy.

MOTOCYKLIŚCI.

Sporo mówiło się i pisało **o przeprowadzeniu licencjonowania** wśród wszystkich naszych zawodników. Słuszne założenia głosiły, że pzyznanie odpowiedniej licencji zależeć będzie od wykazania się każdego sportowca odpowiednim poziomem i klasą jeździecką. Kilkudziesięciu seniorów i kilkuset zawodników II klasy czeka nadal na przeselekcjonowanie.

Co jest z tym projektem? Sezon rozpoczęty, a nowe licencjonowanie nie zostało przeprowadzone. Chcemy przecież widzieć na starcie międzynarodowych imprez zawodników, mogących rzeczywiście wykazać swą wysoką klasę.

Również sprawa **licencji międzynarodowych** nie przedstawia się korzystnie. Wyjeżdżać będziemy nadal za granicę okazując licencję krajową z dopiskiem „międzynarodowa". Czechosłowacki AKRCS rozprowadził już wśród swej ekstraklasy międzynarodowe licencje FIM. Jakie są trudności, że PZMot nie dostarczył dotychczas tych ważnych dokumentów naszej kadrze reprezentacyjnej? Narazić to może polskich zawodników na niedopuszczenie ich do startu, lub unieważnienie ich wyników.

Sprawa bezpieczeństwa zawodników i publiczności nie została jeszcze całkowicie rozwiązana. Chociaż na starcie i trasie widzimy wiele osób z urzędowymi opaskami, nie potrafią one jednak w najmniejszym stopniu utrzymać koniecznego porządku. Publicznego często przeszkadza przy starcie i na mecie wyścigów. Uniemożliwia pracę starterów i chronometrażystów. Zawodnicy są narażeni na wypadek, przejeżdżając z dużą szybkością w wąskim szpalerze widzów. Wyloty ulic nie zawsze są opróżniane, a publiczność stoi tam, gdzie ze względu tak na własne bezpieczeństwo, jak bezpieczeństwo zawodników, czy też utrudnianie im widoczności, nigdy nie powinna się znajdować.

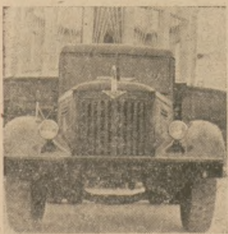
Obserwacje te są już tegoroczne — z wyścigu w Gdyni „O wstęgę Bałtyku". Wskazują one, że nadal ten ważny odcinek pracy organizacyjnej jest zaniedbany i wymaga energicznych zarządzeń i całkowitego rozwiązania.

Słuszne zarządzenie PZMot, w sprawie używania do wszystkich imprez motorowych **paliwa wg. międzynarodowych przepisów FIM** nie wytrzymało, jak wykazał wyścig w Gdyni, próby życia. Paliwo wg. instrukcji FIM o liczbie oktanowej 80 przygotowane specjalnie przez CPN byłoby przez wszystkich motorzystów chętnie stosowane. Dostarczone jednak w Gdyni wzbudziło zastrzeżenia niektórych sportowców. Pojechał na nim tylko St. Brun z wynikiem ujemnym. Kwestia paliwa wymaga więc jak najszybszego załatwienia. Może Wydz. Tech. Motocykl. PZMot zajmie się tą sprawą, zanim nadejdą poważne imprezy sezonu.

Tych kilka uwag o najistotniejszych niedociągnięciach naszych motocyklistów ma na celu pobudzenie odpowiednich czynników do zapięcia przygotowań do tegorocznego sezonu — jak to się mówi — na ostatni guzik. Uwagi te nie godzą i nie umniejszają bynajmniej olbrzymiej pracy organizacyjnej, jaką w okresie połączenia dwóch organizacji w jedną miał do wykonania PZMot. Prace te, jak również zadania poszczególnych Wydziałów Zarządu Głównego PZMot, a zwłaszcza Wydz. Technicznych i Sportowych zostały przeprowadzone zadawalająco. Dzięki nim wchodzimy do tegorocznego sezonu przygotowani. Zapięcie jednak ostatniego guzika nigdy nie zaszkodzi

strz

PRZEMYSŁ MOTORYZACYJNY NA XXIII TARGACH POZNAŃSKICH



Nowy model ciężarówki MAZ, z silnikiem wysokoprężnym znajduje zastosowanie w transporcie i budownictwie ZSRR.

Okres poprzedzający otwarcie XXIII Międzynarodowych Targów Poznańskich był nie tylko nacechowany gorączkową pracą przygotowujących stoiska, ale i palącą ciekawością samochodiarzy łaknących wiecznie czegoś nowego, lepszego i szybszego w zmotoryzowanej dziedzinie naszego życia.

Targi w roku bieżącym, to jeszcze bardziej rozwinięte i powiększone stoiska. Bardziej pomysłowe dekoracje i bardziej doskonałe produkty, niż na Targach roku ubiegłego. Stumilowe kroki postępu technicznego w dziedzinie motoryzacji spowodowały, że XXIII MTP posiadają stoiska samochodowe jakościowo i ilościowo w skali u nas dotychczas niespotykanej. Pęd społeczeństwa do zmotoryzowania się, pęd do podniesienia kultury motorowej i poznania najnowszych zdobyczy techniki znajdzie upust w dokładnym i przemyślanym zwiedzaniu stoisk samochodowych i motocyklowych.

POTĘGA PRZEMYSŁU RADZIECKIEGO

Na plan pierwszy wysuwa się olbrzymi teren przed halą radzieckiego przemysłu maszynowego, zajęty przez liczne produkty przemysłu motoryzacyjnego ZSRR. Najnowocześniejsze samochody ciężarowe MAZ z silnikiem o dużej mocy wyposażone w nadwozie skrzynkowe lub wywrotkę przyciągają wzrok swoją łagodną linią, a jednak masywną budową. Cała gama samochodów ciężarowych innych marek jak GAZ, JAZ, ZIS zezwala na zapoznanie się z samochodami o przeznaczeniu dla transportu, budownictwa i przewozów specjalnych, od 1,5 do 7 ton.

Najbardziej nowoczesne, wyprodukowane po długoletnich doświadczeniach i oparte na jak najdokładniejszych i najcięższych próbach zawieszenie i napęd wszystkich kół w samochodach o 3-ch mostach napędowych, zobaczyć można na przykładzie ZIS-a.

Po wielkich i ciężkich wozach przemysłowych, oko widza zwraca się do lekkich i smukłych sylwetek doskonałej trójki samochodów osobowych, małego i popularnego Moskwicza, średniej wielkości Pobiedy i dużego wozu luksusowego ZIS — 110.

Dalsze eksponaty radzieckie zaciekawiają nas równie mocno. I znów sprzęt dla przemysłu i rolnictwa, budownictwa i robót specjalnych.



Dziedzina samochodów specjalnych, obejmuje na stoisku Związku Radzieckiego ciężkie dźwigi obrotowe na podwoziu MAZ oraz ZIS

Otwarcie Targów Poznańskich w dniu 29 kwietnia, w przeddzień wielkiego międzynarodowego 1-szo majowego święta klasy robotniczej posiada specjalną wymowę.

Targi Poznańskie są bowiem nie tylko jednym ze środków wzmożenia wymiany międzynarodowej lecz stanowią przede wszystkim wspaniały pokaz pracy naszej klasy robotniczej, przegląd siły unarodowionego przemysłu. Tam jeszcze raz naocznie przekonujemy się jak szybkimi krokami podąża nasz kraj do dobrobytu, jak z dnia na dzień rośnie nasz potencjał gospodarczy czyniący z Polski kraj przemysłowo - rolniczy, zbliżający nas do socjalizmu.

Targi Poznańskie stanowią jednakże pokaz nie tylko naszego wielkiego dorobku produkcyjnego. Potężne pawilony Związku Radzieckiego i krajów Demokracji Ludowej, umieszczone w nich wspaniałe eksponaty dowodzą, że tylko tam gdzie hamujący wpływ kapitalizmu został obalony siły wytwórcze narodów znalazły pełną możliwość rozwoju.

Podczas gdy imperialiści anglosascy potrząsając straszakiem bomby wodorowej usiłują zakłócić nieodpowiedzialnymi posunięciami pokój światowy, gdy z każdym dniem w państwach kapitalistycznych zaostrzają się przeciwieństwa gospodarcze i rośnie wyzysk mas pracujących i kurczy się wytwórczość, a czarne chmury kryzysu nadciągają coraz bliżej — obóz pokoju i sprawiedliwości społecznej; Związek Radziecki; Nowe Chiny, Kraje Demokracji Ludowej i Niemiecka Republika Demokratyczna demonstrują w Poznaniu produkcję, przeznaczoną dla pokojowego rozwoju ludzkości, dla podniesienia stopy życiowej mas pracujących, usprawnienia i jeszcze większego rozszerzenia produkcji, ułatwienia człowiekowi jego pracy i wypoczynku.

Targi Poznańskie i ich eksponaty świadczące o ogromnej potędze przemysłu krajów obozu pokoju, o jego niczym nie hamowanym rozwoju są naszą odpowiedzią na wojenną nagonkę imperialistycznych podżegaczy, są przestrogą dla tych, którzy chcieliby zakłócić światowy pokój.

Wspaniały przemysł krajów obozu pokoju, którego potęgi widomym pokazem są eksponaty na Targach Poznańskich zapewni nam siłę gospodarczą, o którą rozbija się wszystkie zakusy imperialistów.



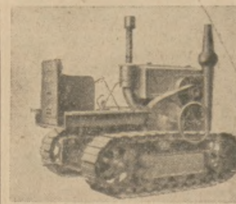
Samochód ciężarowy ZIS dzięki prostej konstrukcji jest łatwy w obsłudze. Solidne wykonanie zapewnia długie użytkowanie wozu. Dzięki tym zaletom wozy tej marki zdobyły przodujące stanowisko na świecie daleko wyprzedzając szeroko rozreklamowane wozy produkcji amerykańskiej.

Szereg lekkich ciągników rolniczych od ogumionych do gąsienicowych, poprzez niektóre na metalowych kolcach. Skomplikowane na oko a jak proste w działaniu, kopacki, spychacze i wywrotki samoładujące. Rezultaty wieloletnich doświadczeń i prac konstruktorów i robotników ZSRR dla dalszej, szybszej i doskonalszej rozbudowy kraju.

Samochody elektrownie, samochody warsztaty, laboratoria, dźwigi obrotowe na podwoziach ZIS liczne kombajny i specjalne maszyny rolnicze o kilku złożonych czynnościach wykonywanych pod kontrolą jednego człowieka, zamiast pracy wielu setek rąk — oto dalsze nie mniej interesujące eksponaty działu motoryzacyjnego. Parowa kopaczka gigant i olbrzymi maszt o lekkiej konstrukcji stalowej, są widocznymi z daleka symbolami potęgi i użyteczności sprzętu radzieckiego.



Radzieckie ciągniki rolnicze, kołowe i gąsienicowe, są ostatnim wyrazem techniki produkcyjnej



Ludowa Republika Węgierska zademonstrowała na Targach Poznańskich modele wysokich jakościowo ciągników rolniczych. Słu[illegible] e rolnictwu Nowych Węgier, które zrzuca [illegible] sie [illegible] szybko pozost[illegible] apitalizm[illegible].

Oto jed[illegible] z eksponatów, [illegible]gnik SL 50 55.

STOISKO KRAJOWE

Pawilony krajowego przemysłu motoryzacyjnego jak i teren do niego przyległy, skupiły licznie samochody ciężarowe Star-20, ciągniki Ursus przyczepy, silniki przemysłowe i rolnicze, części zamienne i motocykle małolitrażowe. Cieszymy się, patrząc na dorobek naszej najmłodszej gałęzi przemysłu, przemysłu motoryzacyjnego, który wykazuje prężność i dynamikę rozwojową tak konieczną w budowie naszej socjalistycznej Polski Ludowej.

CO POKAZALI INNI

Stoisko bratniej Czechosłowacji obejmuje znane w całym świecie z dokładności wykonanie, dobrych materiałów i nowoczesnych rozwiązań, wozy Tatraplan, Skoda i Minor oraz motocykle Jawa i CZ.

Skromniejsze powierzchnią i ilością sprzętu, będą prawdopodobnie zapowiadane stoiska motoryzacyjne Węgier, Francji, Niemieckiej Republiki Demokratycznej i Włoch, skupiającego jednak najciekawsze i najbardziej użytkowe produkty, własnych wytwórni samochodowych i motocyklowych.

Prace przy wykańczaniu stoisk i pawilonów wykazuje z dnia na dzień niewiarygodne postępy. Robotnicy i architekci z różnych punktów terenu Targowego, ledwo mają czas odpowiedzieć na stawiane przez nas pytania. Jednak z tych krótkich i urywkowych zdań dotyczących spraw motoryzacyjnych, możemy podać jak najbardziej charakterystyczną i typową wypowiedź junaka Kozickiego, pracującego przy stoisku samochodowych General Motors'a:

„Przyjaźń i współpraca na polu motoryzacyjnym ze Związkiem Radzieckim i Krajami Demokracji Ludowych, pozwoli nam na stworzenie u siebie taboru o jak najlepszych właściwościach technicznych, przeznaczeniu i pewności stałej dostawy części zamiennych. Potrzebujemy bowiem maszyn przemysłowych i budowlanych, tak jak i samochodów ciężarowych i ciągników — na pierwszym planie, a nie luksusowych Cadillaców, Buicków i innych przereklamowanych wyrobów kapitalistycznych".

FN



Betoniarka, na podwoziu samochodowym, według oceny konstruktorów oddać może duże usługi w budownictwie drogowym

„Za kierownicą". Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa". Redaktor Naczelny Wilam[illegible]ki Zbigniew kpt. Adres Redakcji, Warszawa ul. Filtrowa 2/4, pok. 418, Tel. 89680, wewn. 2974, Administracja, Warszawa, ul. Nowowiejska 31 Konto PKO Nr 1-9100 Druk. Z. G. P. W. B-107355